

## La France et la petite reine



(1) D'abord, il y a les voitures qui vous frôlent à chaque dépassement. Puis les livreurs en stationnement qu'il faut éviter, les scooters qui déboulent de nulle part et les portières qui s'ouvrent brusquement. Sans oublier les tessons de bouteilles, les feuilles mortes, les bandes blanches, les caniveaux... Bienvenue dans l'enfer du cycliste en milieu urbain, qui se transforme en trompe-la-mort à chaque trajet domicile-travail. Les inconditionnels du vélo font d'ailleurs figure d'exception. Seuls 3% des Français l'enfourchent tous les jours, ce qui ne place pas le pays dans le peloton de tête européen. Un comble pour une patrie qui s'assoupit avec bonheur devant les paysages du Tour de France.

(2) Berceau de la bicyclette, la France aurait pourtant tout intérêt à encourager massivement ce mode de locomotion. Selon une tribune publiée par 213 députés et sénateurs

de tous bords, « le tout-voiture est une impasse » et le vélo ne présente que des avantages : simple d'utilisation, économique, écologique, rapide, accessible à tous et bon pour la santé, il permet de lutter contre tous les maux reprochés aux véhicules motorisés, qu'il s'agisse du bruit, de la chaleur générée, de la congestion des centres-villes, des émissions de gaz à effet de serre, etc.

(3) Alors pourquoi un tel retard par rapport aux Pays-Bas, modèle du genre dans l'Union européenne ? Pour Olivier Schneider, président de la Fédération française des usagers de bicyclette, le cycliste souffre d'abord d'un déficit d'image : « On pense tout de suite au bobo parisien. À celui qui fait 2 kilomètres à Vélib pour se donner bonne conscience. » Un donneur de leçons qui protège la planète, mais brûle les feux, enchaîne les queues de poisson, bouscule les piétons, cogne les portières et les rétros. Avant même d'être dépeint en bobo, le cycliste était vu en prolo incapable de s'acheter une voiture, ou en alcoolo ayant perdu son permis pour quelques verres de trop.

(4) « En France, le vélo n'est tout simplement pas perçu comme un mode de déplacement, mais comme un loisir », déplore Stein van Oosteren, attaché à l'ambassade des Pays-Bas, à Paris. Fondateur de l'association FARàVélo, il se prête souvent au test de Google Images pour illustrer son propos. Si l'on tape le mot néerlandais *fietser*, on y voit des femmes et des hommes de tout

âge, en ville le plus souvent. 12,  
la même recherche en français offre  
70 un panel monotone d'hommes en  
collant Lycra, colorés et casqués.  
Deux visions et, de fait, deux  
politiques distinctes en matière  
d'aménagement de l'espace urbain.  
75 **(5)** Pour la plupart des pro-vélos,  
l'objectif n'est évidemment pas de  
convertir tous les usagers de la  
route, certains professionnels (taxis,  
livreurs, artisans) ne pouvant pas  
80 lâcher le volant. Mais ce qu'ils ne  
comprennent pas, c'est que chaque  
jour, en Île-de-France, des millions  
de trajets motorisés soient inférieurs  
à 5 kilomètres. La raison ? « Les  
85 gens se sentent en insécurité sur le  
vélo », regrette Olivier Schneider, en  
s'appuyant sur une enquête : 90%  
des personnes interrogées qui  
laissent leur vélo au garage le font  
90 par crainte de l'accident, loin devant  
la fatigue supposée d'un trajet, l'idée

de défier les intempéries ou le risque  
de se le faire dérober.

**(6)** Ce sentiment d'insécurité résulte-  
rait d'un problème d'infrastructures,  
95 d'après les associations. Dans la  
plupart des grandes villes, il existe  
peu de pistes cyclables dignes de ce  
nom. Ainsi, elles sont rarement  
100 « protégées » et très peu sont  
ininterrompues, rectilignes et dépour-  
vues de caniveaux. La loi sur l'air et  
l'utilisation rationnelle de l'énergie  
doit améliorer le quotidien des  
105 cyclistes. Selon la loi, toute  
rénovation des voies urbaines doit  
intégrer pistes cyclables et marqua-  
ges au sol. Mais, dans les faits, « elle  
n'est pas appliquée », poursuit  
110 Olivier Schneider. « Les maires  
préfèrent payer une amende de 2000  
euros. Ils nous disent : 'Chez moi,  
personne ne prend le vélo, il n'y a  
pas besoin de pistes.' Mais s'il n'y en  
115 a pas, vous ne faites pas de vélo ! »

*d'après l'Express,  
le 11 juillet 2018*

## Tekst 4 La France et la petite reine

---

- 1p 9 Qu'est-ce qui est vrai d'après le premier alinéa ?  
En France,  
A le nombre de victimes de la route parmi les cyclistes a chuté de 3%.  
B les citadins sont incités à effectuer le trajet domicile-travail en vélo.  
C le Tour de France attire de plus en plus d'inconditionnels du vélo.  
D le vélo peine à s'imposer comme un moyen de transport quotidien.
- 1p 10 Qu'est-ce qui ressort du 2ème alinéa ?  
A à quel point les problèmes causés par la circulation automobile ont augmenté  
B comment les véhicules motorisés devraient être chassés des centres-villes  
C depuis quand la France a un problème avec le « tout-voiture »  
D pourquoi il vaudrait mieux favoriser le vélo au détriment des véhicules motorisés
- 1p 11 Qu'est-ce que l'on apprend sur le bobo parisien au 3ème alinéa ?  
A Il ne respecte pas le code de la route en faisant du vélo.  
B Il préfère le vélo quand il va sortir en ville pour boire un coup.  
C Il prend le vélo parce qu'il ne peut pas se permettre le luxe d'une voiture.  
D Il se sert du vélo pour gagner du temps en se déplaçant en ville.
- 1p 12 Choisissez les mots qui manquent au 4ème alinéa.  
A En effet  
B En outre  
C En résumé  
D En revanche
- « chaque jour ... 5 kilomètres » (lignes 81-84)
- 1p 13 Laquelle des raisons suivantes **n'est pas** mentionnée au 5ème alinéa ?  
A la crainte de ne pas arriver à temps au travail  
B le désir de se déplacer en sécurité  
C le risque du mauvais temps  
D l'idée de se faire voler son vélo

- 1p 14 Que lit-on sur les maires au dernier alinéa ?
- A Ils appliquent la loi fidèlement et admettent le problème du manque de pistes cyclables.
  - B Ils respectent la loi et mettent tout en œuvre pour améliorer la sécurité des cyclistes.
  - C Ils transforment la loi et proposent une rénovation rigoureuse du réseau routier.
  - D Ils transgressent la loi et ferment les yeux sur le besoin de pistes cyclables.

---

**Bronvermelding**

*Een opsomming van de in dit examen gebruikte bronnen, zoals teksten en afbeeldingen, is te vinden in het bij dit examen behorende correctievoorschrift, dat na afloop van het examen wordt gepubliceerd.*